

İstanbul'da yaşam kalitesinin ölçülmesi

**Handan DÜLGER TÜRKÖĞLU*¹, Fulin BÖLEN¹, Perver Korça BARAN²,
Robert W. MARANS³**

1İTÜ Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü, 34469, Taşkışla, Taksim, İstanbul

2North Carolina State University, Center for Earth Observation, USA

3University of Michigan, Taubman College of Architecture and Urban Planning, USA

Özet

Günümüzde yaşam kalitesinin ölçülmesi konusunda araştırmacılar temelde iki konu ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Birincisi yaşam kalitesinin anlamı ve ölçülmesi, ikincisi yaşam kalitesindeki değişikliği değerlendirmede kullanılacak ölçütler ya da göstergelerin belirlenmesidir. Bu çalışmanın amacı İstanbul halkının yaşam kalitesinin değişik boyutlarını nasıl değerlendirdiklerini irdelemek ve İstanbul'da yaşam kalitesini değerlendirmek için kullanılacak göstergeleri saptamaktır. Yirmi birinci yüzyılın başlangıcında İstanbul'da Şehirsel Yaşam Kalitesi'nin değerlendirilmesi hem İstanbul şehri hem de tüm bölge açısından önem taşımaktadır. Son 50 yıl içinde hızlı bir gelişme gösteren İstanbul'da nüfus artışı ile paralel olarak yeni konut alanları açılmış, yeşil alan kaybı oluşmuş, ulaşım sistemi genişlemiş ve yanı sıra kentsel yaşam standardında yükselme için çalışmalar başlamıştır. Öte yandan kent yaşamında konut, ulaşım, kamu hizmetleri, iş olanakları ve çevre kalitesinde görülen eşitsizlikler İstanbul'da yaşayanların yaşam kalitesini etkilemektedir. Şehir yönetimi açısından, halkın değişik kesimlerinin çevresel koşulları ne şekilde algıladığı önemli bir konudur. Kamu hizmetlerinin etkin kullanımı, seçilecek ulaşım modeli, bölgesel tesislerin kullanımı ve güvenlikten kentsel yayılmaya kadar yaşam kalitesini ilgilendiren konular hakkında halkın davranışı konusunda araştırmalara gereksinim vardır. Bu çalışma temelde bu konulara yönelik soruları yanıtlamaya yöneliktir. Özet olarak çalışma yeni yüzyıl başlangıcında İstanbul'da yaşam kalitesinin portresinin oluşturulmasına yöneliktir. İstanbul'da yaşam kalitesinin ölçülmesi çalışması İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu (IMP) de gerçekleştirilen planlama çalışmalarının analitik etütleri kapsamında ve kısmi olarak İTÜ araştırma fonu desteğinde gerçekleştirilen çalışmada İstanbul'da rasgele örneklem çerçevesinde seçilen 423 noktada 1635 hanehalkı ile gerçekleştirilen anket çalışmasının bulguları konut, ulaşım, konut çevresi, komşuluk, katılım ve güvenlik, istihdam, alışveriş, rekreasyon ve boş vakitlerin değerlendirilmesi, sağlık, eğitim ve kentsel konular başlıkları altında değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Yaşam kalitesi, İstanbul, şehir planlama.

*Yazışmaların yapılacağı yazar: Handan TURKOGLU turkoglu@itu.edu.tr; Tel: (212) 2931300/2278

Bu makale, birinci yazar tarafından yürütülen, İTÜ BAP tarafından desteklenen 'İstanbul'da Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi' adlı araştırma projesi ve İstanbul Metropolitan Merkezi (IMP) İstanbul Stratejik Planı Araştırmaları kapsamında Konut ve Yaşam Kalitesi Grubunca gerçekleştirilen araştırma sonuçlarından oluşturulmuştur. Makale metni 11.02.2008 tarihinde dergiye ulaşmış, 24.03.2008 tarihinde basım kararı alınmıştır. Makale ile ilgili tartışmalar 01.02.2009 tarihine kadar dergiye gönderilmelidir.

Measuring urban quality of life in Istanbul

Extended abstract

During the past quarter century, a number of scholars working in social sciences and planning have argued that quality of life has both a subjective dimension as well as an objective reality. Building on the seminal study of Campbell et al (1976) that measured people's satisfactions, Marans and his colleagues began to explore quality of life issues from a conceptual and empirical perspective (Marans and Rodger, 1975; Lee and Marans, 1980; Connerly and Marans, 1988, Marans, 2003). Their contention has been that quality of life in a particular geographic setting is a subjective phenomenon, and that each occupant of a setting may differ in his/her views about it. Furthermore, those views would reflect their assessments of a number of setting attributes that could be influenced by certain characteristics of the occupant. The model also suggests that the occupant's assessments of setting attributes are associated with the attributes themselves. A major research program that utilizes this model in measuring the quality of community life has been launched in metro Detroit (Marans and Gocmen, 2005). As part of the research program, parallel studies are underway in several world cities including Istanbul. This paper presents findings from the Istanbul study on quality of urban life.

The study was undertaken as part of the Istanbul Strategic Plan prepared by the Greater Istanbul Municipality (BIMTAS, Istanbul Metropolitan Planning Office) and partially supported by Istanbul Technical University Research Fund. The key purpose of the research was to provide useful information for developing planning/design strategies that will foster sustainable urbanization through enhancing quality of life, which is one of the most important principles of sustainable urbanization. Another purpose was to explore the impact of environmental, economic, social, physical and health related indicators on quality of life satisfaction among Istanbul residents. Ultimately, the research will provide recommendations which will further enhance the quality of life in Istanbul at a number of levels, from empowering communities at a local level to participate in the evolution of their neighborhoods to influencing institutional and corporate objectives and regional and national

government sustainability policies. The research will 'paint a picture' of the quality of life in Istanbul, and establishes the foundation for further future research that examines change. The primary means of measuring quality of life was the questionnaire which closely followed the protocol of the Detroit Area Study (DAS) 2001. As research method questionnaire survey was applied to measure quality of life in Istanbul. The questionnaire framework opted for is closely related to that of the Detroit Area Study (DAS) 2001 model. The DAS model attempts to capture the reality of community quality of life by exploring both objective and subjective indicators based around domains, thus providing the research with a more rounded and complete profile of communities. The DAS research program is successfully 'exported' around the world. For example, the cities of Beijing (China), Belo Horizonte (Brazil), Brisbane (Australia) (Stimson, et al, 2007) and Cape Town (South Africa), are in the process of, or are considering fielding the core module of DAS. DAS therefore provides a useful medium for future comparisons with a number of global cities.

Whilst fielding the core modules of the DAS study the Istanbul Area Study (IAS) also contains a number of additional questions that are region specific thus establishing a bespoke criterion which best captures the community profile of Istanbul and issues relating to the city. Housing and residential mobility, residential history, travel demand, transportation and public services, educational services, health and health care facilities, parks and recreation, shopping and entertainment, neighborhood and neighboring, community participation and involvement, safety issues, employment and journey to work, environmental and regional issues are explored in the survey. In total 1635 households across 423 points within the city were interviewed. The contribution to the overall Istanbul strategic plan was to identify regions and neighbourhoods profiles and to map accordingly, to identify satisfaction levels of communities and identify problematic areas for households and identify regions of preference and to provide data to contribute to the residential development strategy. In this paper the methodology and initial findings of the study is presented

Keywords: *Quality of Life, Istanbul, urban planning, residential satisfaction.*

Giriş

Günümüzde şehir planlama ve sosyal bilimler kesitinde araştırmacılar temelde iki konu ile karşı karşıya kalmaktadırlar. Bunlardan birincisi, yaşam kalitesinin anlamı ve ölçülmesi; ikincisi ise yaşam kalitesindeki değişikliği değerlendirmede kullanılacak ölçütler ya da göstergelerin belirlenmesi ve kullanımı konusundadır.

Fakirlik, suçluluk oranı ve fiziksel çevre sorunları gibi toplumun objektif özellikleri, bireylerin yaşamlarını nasıl yargıladıklarını biçimlendiren temel faktörlerdir. Bu konudaki öncü çalışmalardan biri Campbell ve diğerlerinin (1976) çalışmasıdır. Campbell ve diğerleri yaşam kalitesi deneyiminin kavramlaştırılmasında bireylerin algılama, değerlendirme ve memnuniyetlerinin ölçülmesi yaklaşımını kullanmışlardır. Böylelikle, daha önce kullanılan yaşam koşulları yerine, yaşamın çok boyutlu (holistik) deneyimi konularına ağırlık vermişlerdir. Bu nedenle Campbell ve arkadaşları, bireylerin yaşamlarının değerlendirmesinin değişik boyutlarını ölçme, karşılaştırma ve bu boyutların yaşam kalitesi deneyimini hangi derecede açıkladıklarını belirlemede, kullanılabilecek en uygun ölçütün bireylerin yaşamın değişik boyutları ile ilgili memnuniyetlerinin ölçülmesi olduğunu göstermişlerdir. Campbell ve arkadaşları, bu çalışmada, yaşam kalitesini anlamada, memnuniyetin ölçülmesinin yanı sıra, yaşanan ortamın özelliklerinin ve bireysel özelliklerin de önem kazandığını belirtmişlerdir. Onlara göre, yaşamın herhangi bir boyutundan memnuniyet; bireylerin yaşam boyutu özelliklerini algılamasını ve değerlendirmesini yansıtmaktadır. Bu ise, doğrudan yaşam boyutunun objektif özelliklerinden etkilenmektedir. Geçmişte bu tür çalışmalar yaşamın belirli boyutlarını değerlendirmeye yönelmiş olsa da konut ya da yerleşme ölçeğinde objektif-sübjektif ilişkisini inceleyen çalışmalar oldukça sınırlı kalmıştır. Yaşam kalitesine yönelik çalışmaların şehir ölçeğinde uygulanması böyle bir ilişkiyi incelemek için bir fırsattır. Bu çalışmalar, şehir ölçeğinde yaşam niteliğinin anlamını ve nasıl ölçülebileceğini anlamaya yardımcı olmaktadır. Campbell ve arkadaşlarının başlattıkları çalışmayı, Marans ve diğerleri (Marans

vd., 1975; Lee vd., 1980; Connerly vd., 1988, Marans, 2003) kavramsal ve ampirik açıdan geliştirmişlerdir. Bu çalışmada Campbell ve diğerleri, herhangi bir coğrafi birimin (şehir, mahalle, konut) yaşam kalitesinin algısal bir olgu olduğunu ve her bireyin bu konudaki görüşlerinin farklı olabileceğini öne sürmüşlerdir. Marans ve diğerlerine göre bireylerin görüşleri, yaşanan ortamın özelliklerinin algılanma ve değerlendirilmesinin yanı sıra, bireyin özellikleri ve geçmiş deneyimlerinden de etkilenmektedir. Bireyler, şimdiki deneyimlerini geçmiş deneyimleriyle karşılaştırarak değerlendirmektedirler. Ayrıca, bireylerin yerleşme biriminin özelliklerini değerlendirme ve algılaması, yerleşme özellikleri ile doğrudan ilişkilidir. Bu modelin temel varsayımı, herhangi bir birimde (örneğin ilçe, mahalle vb.) yaşam kalitesinin tek bir ölçüt ile ölçülemeyeceği, yerleşmenin birçok özelliğinin ölçülmesi gerekliliğidir. Bu ölçütler bir arada ele alındığında, yerleşme biriminin genel yaşam kalitesini yansıtmaktadır. Modelin ikinci önemli varsayımı ise, sadece objektif koşulların yerleşmelerin gerçek kalitesini ifade etmediği ve 'kalite'nin bir birimde yaşayanların yaşamlarını yansıtan sübjektif bir olgu olduğudur.

Bu çalışmalara paralel olarak uygulanan en bilinen çalışma Detroit Metropolitan alanı için yürütülen çalışmadır (Detroit Area Study-DAS). DAS çalışması 1950'lerin başından bu yana her yıl yürütülmektedir. 2001 yılında, DAS çalışmasının kapsamı genişletilip, Marans ve arkadaşlarının geliştirdikleri kuramsal modele uygun olarak objektif veriler de değerlendirmeye dahil edilmiştir (Marans vd. 2005). Yirminci yüzyılın başlangıcında uluslararası düzeyde karşılaştırma olanağı sağlayacak çalışmalar da başlatılmıştır. İstanbul-Türkiye (Türkoğlu vd., 2006)., Belo Horizonte-Brezilya, Brabant Bölgesi-Hollanda, Brisbane-Avustralya (Stimson, 2007), Cape Town-Güney Afrika, ve Durban- Güney Afrika veri toplama aşaması tamamlanan yerleşmelerdir. Amsterdam-Hollanda, Beijing-Çin, Buenos Aires-Arjantin, Haifa-İsrail, Ibaden-Nijerya, Lisbon-Portekiz, Singapur-Singapur, Taipei-Tayvan, Varşova-Polonya, Gazi Magosa-Kuzey Kıbrıs'ta çalışmalar sürdürülmektedir.

İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu'nda yürütülen İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu araştırmaları çerçevesinde ve kısmen ITU Araştırma Fonu Desteği kullanılarak gerçekleştirilen İstanbul'da Konut Alanlarında Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi çalışması İstanbul'da yaşayanların toplumsal ve çevresel koşulları nasıl algıladıklarını ve bu koşullarla şekillenen davranışlarını belirleyerek, yaşam kalitesinin, tüm İstanbul'a genellenebilecek biçimde değerlendirmesini yapmak üzere tasarlanmıştır.

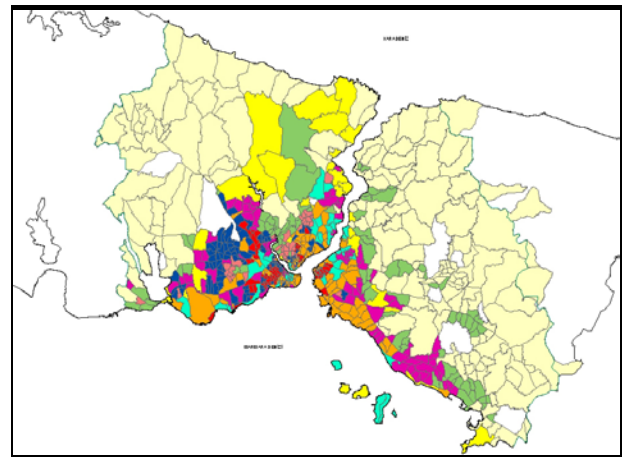
Araştırmanın üç temel amacı bulunmaktadır; ilk olarak, İstanbul halk tarafından yaşam kalitesinin değişik boyutlarının nasıl değerlendirdiğinin belirlenmesi, ikinci olarak, bu boyutların yaşam kalitesi deneyimini ne derecede açıkladığının analiz edilmesi ve İstanbul'da yaşam kalitesini değerlendirmek için kullanılacak göstergelerin belirlenmesi ve son olarak da dünyanın değişik kentlerinde benzer amaçlarla yürütülen çalışmalarla uluslararası düzeyde karşılaştırma olanağı sağlanması amaçlanmaktadır. Araştırma ile şehir yönetimi açısından önem taşıyan halkın beğeni ve eğilimleri, kamu hizmetlerinin kullanım özellikleri, ulaşım ilişkileri, bölgesel tesislerin kullanımları, güvenlik gibi konulardan kentsel yayılma sürecinin değerlendirilmesine kadar yaşam kalitesinin çeşitli bileşenlerine ilişkin tepkilerin ve davranış özelliklerinin ve bu özelliklerin birbirleriyle etkileşimlerinin değerlendirilmesi hedeflenmiştir. Bu makale kapsamında araştırmanın genel sonuçları ele alınmaktadır.

Metodoloji

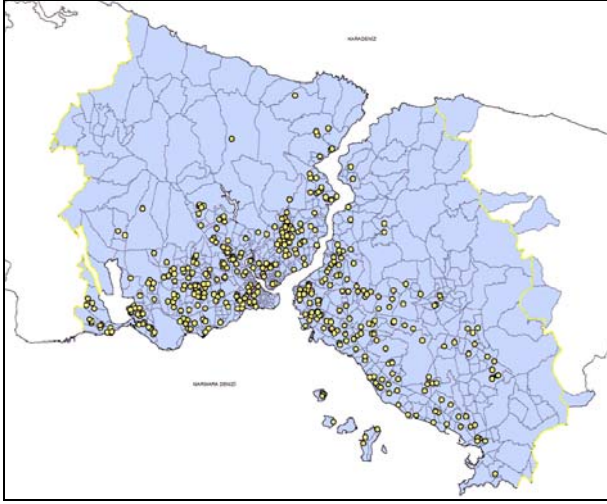
Araştırma örneklemin belirlenmesi, konutları temsil eden noktaların seçimi, anket yapılacak hanenin seçimi ve görüşme yapılacak kişinin seçimi aşamalarından oluşmaktadır. İlk aşamada örneklemin seçimi için İstanbul Metropolitan Planlama ve Tasarım Merkezi, Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu tarafından gerçekleştirilen 'İstanbul'da Konut Alanlarında Fiziksel Çevre Kalitesi Analizi' (Bölen ve diğerleri, 2006) ve 'İstanbul'da Konut Alanlarında Yaşam Kalitesinin Ölçülmesi' araştırmalarında (Türkoğlu ve diğerleri, 2006) oluşturulan nüfus yoğunlukları ve arazi değerlerine dayalı ortak veri tabanından yararlanılarak mahalleler gruplanmış ve farklı özelliklere sahip 9 kategori elde edilmiştir (Şe-

kil 1). İkinci aşamada ise belirlenen kategorilere bağlı olarak alan araştırması gerçekleştirmek üzere her bir gruptan 100 nokta olmak üzere toplam 900 nokta seçilmiştir. Daha sonra belirlenen 900 nokta içinden yaşam kalitesi araştırmasını gerçekleştirmek üzere yine rastlantısal olarak seçilen 423 noktanın her biri için noktanın temsil ettiği parsel başlangıç noktası alınarak yakın çevresinde yer alan altışar hane belirli bir sistem doğrultusunda rasgele olarak seçilmiştir (Şekil 2). Seçilen her bir hane ziyaret edilerek, hanede yaşayan bireyler arasından yine belirli bir yöntemle anket görüşmesi yapılacak kişi belirlenmiştir. Görüşülecek hane bireyi ziyaret gününde evde bulunmadığı takdirde randevu alınarak ikinci ve üçüncü ziyaretler yapılmış, üçüncü ziyarette görüşülememesi durumunda süreç tamamlanmıştır. Görüşmecilere uygulanan anket aşağıda belirtilen konuları kapsamaktadır.

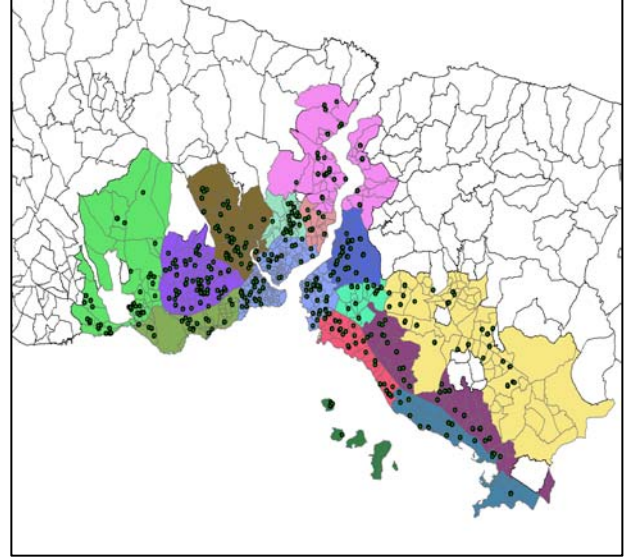
- Konutla ilgili özellikler ve konuttan memnuniyet
- Ulaşım alışkanlıkları ve İstanbul'da kamu ulaşımına ilişkin değerlendirmeler
- Halkın rekreasyon konusundaki davranışları, kültürel aktivitelere katılma düzeyleri ve bu hizmetlere ilişkin değerlendirmeleri
- Konut çevresine ilişkin değerlendirmeler
- Kentsel alanların gelişimine ve çevrenin korunmasına ilişkin değerlendirmeler
- İstanbul'da yaşayan halkın genel yaşam kalitesine ilişkin algıları



Şekil 1. Dokuzlu kategorilere göre mahallelerin dağılımı



Şekil 2. 423 noktanın mekânsal dağılımı



Şekil 3. Bölgeler

Bulgular ve değerlendirme

Araştırma kapsamında sunulan bulgular çalışma alanında belirlenen 15 farklı bölgedeki (Şekil 3) konut, ulaşım, konut çevresi ve komşuluk, rekreasyon ve boş vakitlerin değerlendirilmesi ve kentsel konularda görüşmecilerin algılarına dayanmaktadır.

Konut

Konutun özellikleri

2000 DİE verilerine göre İstanbul'da hane halkı ortalaması 3.85 olarak belirtilmektedir. Nüfusun % 22'si 1-2 kişilik, % 53'ü ise 3-4 kişilik hanehalkı büyüklüğüne sahiptir. Örneklem genelinde bulgular, hane halkı ortalamasının 3.57, nüfusun % 26.3 ünün 1-2 kişilik, %49.6'sının 3-4 kişilik hanehalkı büyüklüğüne sahip olduğunu göstermektedir. Son beş yılda İstanbul'da hane büyüklüğünde azalma ve 1-2 kişilik ailelerin sayısında artış olduğu görülmektedir. Bu sonucun konut alanları planlamasında küçük konut talebinin değerlendirilmesi açısından değerlendirilmesi gerekmektedir. Görüşmecilerin %51.1 mutfak ve banyo hariç 3 odalı konutlarda yaşamaktadır ve örneklem genelinde konut başına düşen ortalama oda sayısı 3.29'dur. Mekânsal dağılım açısından kent merkezinde daha az sayıda odası bulunan konutlar yaygınken göreceli olarak Bakırköy-Ataköy-Yeşilköy ve Kozyatağı-Ataşehir civarında oda sayısı fazla konutların yer aldığı anlaşılmaktadır.

Konutla ilgili harcamalar ve satın alınabilirlik

BM Habitat II (1996) göstergelerinde konut fiyatının hanehalkının yıllık gelirinin 5 katını aşmaması gerektiği belirtilmektedir. Benzer şekilde kira değerlerinin de hanehalkının aylık gelirinin %25'ini aşmaması gerekmektedir.

Kiracılar için kira dahil aylık giderlerin hane geliri içindeki payı %39.4 olarak bulunmuştur. Kira değerinin hane halkının aylık gelirinin %25'inden fazla olmaması gerektiği göz önüne alındığında bu oranın yüksekliği dikkat çekicidir. Gelirlerin düşük olduğu bölgelerde (Boğazın Kuzey Kesimi, Kâğıthane, Gaziosmanpaşa, Bağcılar, Küçükçekmece, Fatih ve Kadıköy'ün Merkez Bölgesi) bu oran daha da yükselmektedir.

Satın alınması halinde konutun bedelinin yıllık hane gelirinin kaç katı olduğu sorusuna tüm görüşmecilerden alınan cevaplar doğrultusunda örneklem genelinde ortalama 16 değeri saptanmıştır. Bu değer standart değerin çok üstünde bir değerdir. Örneklem genelinde saptanan ortalama hane gelirinin (yaklaşık 1000 YTL) altında geliri olan ailelerin %64 oranında olduğu düşünüldüğünde, düşük ve orta gelirli haneleri ev sahibi yapacak politikaların ve bu politikaları destekleyecek yasaların geliştirilmesi kaçınılmazdır.

Konuttan memnuniyet ve taşınma ve tercihler

İstanbul genelinde tüm yaşamı boyunca İstanbul'da oturanlar %30 oranında, tüm yaşamı boyunca aynı konutta oturanların %6 oranında olduğu düşünüldüğünde, İstanbul genelinde konutta zamana yayılmış da olsa mobiliteden söz edilebilir. Bulgular önceki konutun yerinin % 49 oranında aynı ilçe olduğunu göstermektedir.

Gelecek iki yıl içinde taşınmayı düşünen %38 oranındaki görüşmeci, kentten kopuk çok katlı bloklar yerine merkezi alanlarda, kentsel donatılara yakın, 3-4 katlı apartman dairelerinden oluşan konut tiplerini (%44.5) veya kentten uzak olacaksa, düşük yoğunluklu iki katlı evlerden oluşan düşük yoğunluklu yerleşmeleri tercih ettiklerini (%45.7) belirtmişlerdir.

Bölgelere göre bir değerlendirme yapıldığında yoğunluğu oluşturan ve göreceli olarak gelirleri düşük ailelerin kentin içinde yer alan apartmanları, buna karşılık göreceli olarak yüksek gelir gruplarının oturduğu bölgelerde yaşayanların müstakil evleri tercih ettikleri görülmektedir. Bu bulgudan hareketle gelecekte özellikle orta gelir dilimi için merkezi alanlarda güneşliğin iyi değerlendirildiği, yaşanabilir açık alanları ve donatıları uygun tasarlanmış orta yoğunluklu konut tiplerinin teşvik edilmesi uygun bir yaklaşım olacaktır.

Konuttan memnuniyet İstanbul için 7 üzerinden ortalama 5.2'dir. Bakırköy, Ataköy, Yeşilköy, Ataşehir, Bağdat Caddesi, Etiler bölgelerinde yaşayan yüksek gelir gruplarının konuttan memnuniyet düzeyinin de yüksek olduğu görülmektedir. Yanı sıra hane gelirlerinin göreceli olarak daha düşük olduğu Boğazın Kuzey kesimi ve adalarda oturanların da yaşadıkları konuttan memnuniyetlerinin yüksek düzeyde rapor edildiği görülmektedir.

Toplu taşıma ve ulaşım

Ulaşım konusu, yaşam kalitesinin başlıca bileşenlerinden biri olarak kabul edilmektedir. Avrupa Birliği politika ve programları, yaşam

kalitesi ve ulaşım ilişkisini özellikle sürdürülebilirlik ve sosyal bütünleşme açısından ele almaktadır. Ulaşım politikalarının oluşturulmasında doğal kaynakların ve enerji kaynaklarının sürdürülebilirliği ve çevre kirliliğinin önlenmesi başlıca belirleyiciler olmaktadır. Diğer yandan, ulaşımın günlük yaşam içerisindeki etkinliğinin sağlanması, yaşam kalitesinin yükseltilmesi ve bireylerin mutluluğu açısından da önem taşımaktadır. Ev-işyeri seyahatlerinde etkin ulaşım altyapısının varlığı, gerek çalışanların verimliliğinin artırılmasında gerekse de iş ve özel hayat dengesinin kurulabilmesinde etkili olmaktadır. Benzer şekilde okul ve ev arasında gerçekleştirilen seyahatlerde de yeterli ve ekonomik ulaşım altyapısının sağlanması, gerek gençlerin verimliliği ve gelişimi açısından, gerekse de ailenin ekonomik yapısı açısından önem taşımaktadır.

Diğer yandan yeterli ve ekonomik olarak karşılanabilir ulaşım, halkın kent içerisindeki hareketliliğini artırmakta, böylelikle hem halkın rekreasyon amaçlı kamu hizmetlerinden yararlanma olanaklarına katkıda bulunmakta, hem de haneler arasındaki ziyaretler aracılığıyla sosyal ilişkilerin gelişmesini sağlamaktadır. Dolayısıyla ulaşımın, toplum genelinde sosyal bütünleşmeyi destekleyen unsurlardan biri olduğu söylenebilir.

Araştırma sonuçlarına göre İstanbul'da düzenli olarak gerçekleştirilen günlük seyahatleri oluşturan işe veya okula erişim amaçlı seyahatlerin yoğunlukla otobüsle (%24) ve yürüyerek (%23) yapıldığı görülmektedir. Görüşmecilerin %57 oranındaki yoğunluğunun işe erişimi 0,5-3 saat arasında sürmektedir. İşe erişim süresinin kentin çeperlerinde yaşayan insanlar için arttığı merkezde yaşayanlar için kısaldığı görülmektedir. Anadolu yakasının Bağdat Caddesi kesimi ve Ataşehir kesiminden günlük Avrupa Yakasına geçiş talebi yüksek olduğu için işe erişim süresi göreceli olarak uzundur. İşe erişim süresi en kısa olarak Beşiktaş bölgesinde oturanlar tarafından rapor edilmiştir. Görüşmecilerin yarıya yakın bir kesimi işe ulaşım biçiminden memnun olduğunu belirtmekte, işe erişim amacıyla yolda geçirilen süre arttıkça ulaşımdan memnuniyet de

azaldığı görülmektedir. Ayrıca araba ile işe giden görüşmecilerin %84 ü araba kullanmanın stresli olduğunu belirtmektedir. Okula erişim amacıyla gerçekleştirilen seyahatlerde ise ulaşım biçimi %47 oranıyla otobüsle olmaktadır. Okula ulaşımında yolda geçirilen süre de çoğunlukla 0,5-3 saat arasında değişmektedir. Alışveriş amaçlı seyahatler incelendiğinde, %79 oranındaki çoğunluğun yürüyerek alışverişe gittiği görülmektedir. Özel araçla alışverişe gidenler %15, toplu taşıma araçlarını kullananların ise %4'tür. Alışveriş yapılan yere erişim ise ortalama 15 dakikadır. Arabaya bağımlı gidiş geliş düzeyinin görece olarak düşüklüğü kentin kompakt yapısından ve düşük araba sahipliğinden kaynaklanmaktadır. Bu durum İstanbul için bir şans olarak değerlendirilmeli ve kentin gelişmesinde bu kompakt yapı korunarak, konut alanları ticaret ve diğer sosyal donatılar ile desteklenmelidir. Esasen kent dokumuzda kendiliğinden ortaya çıkan ve konut alanlarında zemin kat ticareti kompakt yapının korunmasında bir çözüm olarak ele alınmalı ve teşvik edilmelidir. Raylı sistem açısından eksiklikleri olsa da İstanbul'da toplu taşıma imkânının yüksek düzeyde olduğu anlaşılmaktadır. Görüşmecilerin %94 ü yaşadıkları çevrede toplu taşıma olanağı olduğunu belirtmiştir. Örneklem genelinde kamu ulaşımından memnuniyet düzeyi oldukça yüksektir.

Bölgesel olarak değerlendirildiğinde Fatih, Eminönü, Kadıköy'ün merkezini kapsayan kent merkezinde ve Beşiktaş'ta oturanların kamu ulaşımından en yüksek düzeyde memnuniyet gösterdikleri anlaşılmaktadır. Buna karşılık Boğaz'ın kuzey kesiminde ve Anadolu yakası E5 yolunun kuzey kesiminde oturanlar en düşük düzeyde memnuniyet seviyesi rapor etmişlerdir.

Konut çevresi

Konut çevresinin özellikleri yaşam kalitesinin en önemli göstergelerinden biridir ve yaşam kalitesi araştırmalarının sonuçları konut çevreleri tasarımlarına doğrudan yansır. Özellikle çocuklar, gençler, emekliler ve çalışmayan nüfus komşuluk çevresinde uzunca süre vakit geçiren gruplardır. İyi düzenlenmiş ve planlanmış konut

çevreleri hem yaşam kalitesini yükseltir hem de kişileri orada yaşamak için seçime yönlendirir. Sonuç olarak bir konut çevresi ne kadar iyi planlanmışsa o çevreden memnuniyeti o ölçüde artırır. Yaşam kalitesi açısından konut çevresinin hem fiziksel hem de sosyal boyutunun ele alınması gereklidir. Sosyal birleşmenin sağlanması yaşam kalitesinin yükseltilmesi açısından önemlidir. Kentlerde konut çevrelerinin gereksinimlerinin belirlenmesinde ve yenilenmesinde ilk aşama en düşük kalitede olan, suç oranı yüksek ve sağlık ve eğitim konusunda zayıf bölgelerin saptanmasıdır. Konut çevresinin araştırılması kent yenileme için öncelikli alanların belirlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu alanların belirlenmesi aynı zamanda ekonomik, sosyal, kültürel, çevresel, güvenlik ve ulaşım konularının entegrasyonu için planlama faaliyetleri açısından önem taşımaktadır. Bu araştırma kapsamında makro çevre genel anlamda semt düzeyini, mikro çevre ise konutun bulunduğu yakın çevreyi ifade etmektedir. Makro çevre görüşmecinin yaşamını geçirdiği, kendini ait hissettiği çevreyi mikro çevre ise yaşayanlarla ilişki kurduğu, yakın çevreyi ifade etmektedir. Her iki çevre birbiriyle karşılıklı etkileşim içinde olduğu bilinmektedir.

Makro ve mikro çevreden memnuniyet

Örneklem genelinde makro çevreden memnuniyet 7 üzerinden 4.3 dür. Makro çevreden memnuniyet düzeyi en yüksek bölgeler Adalar, Bakırköy-Yeşilköy-Ataköy, Beşiktaş-Etiler, Anadolu Yakası Bağdat Caddesi civarı, Boğaz'ın kuzey kesimi, buna karşılık memnuniyet düzeyi en düşük bölgeler Kâğıthane, Kartal-Pendik'in E5 kuzeyinde kalan kesimi, Bağcılar'dır. Genel olarak bakıldığında Anadolu Yakasında oturanların memnuniyet düzeyi Avrupa yakasındakilere kıyasla yüksek düzeyde olduğu söylenebilir.

Örneklem genelinde mikro çevreden memnuniyet düzeyi ise 7 üzerinden 4.8 olarak saptanmıştır. Makro çevreden memnuniyetle paralel olarak, Anadolu yakasında mikro çevreden memnuniyet düzeyi Avrupa yakasına kıyasla yüksek bulunmuştur. Mikro çevreden memnuniyet dü-

zeyi en yüksek bölgeler Adalar, Beşiktaş-Etiler, Boğaz'ın kuzey kesimi, Bakırköy-Yeşilköy-Ataköy ve Bağdat Caddesi civarı, buna karşılık memnuniyet düzeyi en düşük bölgeler Kâğıthane, Gaziosmanpaşa, Kartal-Pendik'in E5 kuzeyinde kalan kesim ve Bağcılar'dır.

Makro ve mikro çevrede fiziksel ve sosyal sorunlar

Makro çevreye ilişkin sorunlar arasında araba tahribatı ve hırsızlık en fazla oranda rapor edilmiştir (%73). Makro çevreye ilişkin sosyal sorunlar arasında sokaklarda dolaşan başıboş gençler gösterilmektedir. Bu sorunlardan en fazla etkilenen bölgeler Kâğıthane, Bağcılar, Fatih ve Kadıköy merkezi kapsayan kent merkezi, gibi görece olarak yüksek yoğunluklu bölgelerdir. Hava kalitesi, gürültü ve trafik yoğunluğu açısından Anadolu yakası daha yaşanabilir bulunmuştur. Çevresel sorunlarda yüksek yoğunluğun önemli bir etken olduğu açıkça görülmektedir. Mikro çevrenin fiziksel ve sosyal sorunlarını saptamak amacıyla gürültü, konutların ve açık alanların bakımı, insan yoğunluğu ve güvenlik konularında oluşturulan çevresel stres indeksine göre yukarıda belirtilen yüksek yoğunluklu bölgeler olumsuz değerler almışlardır. Mevcut alanlarda yoğunluk azaltımının önerilmesi ve yeni oluşturulacak alanlarda verilecek yoğunluklara dikkat edilmesi yaşam kalitesinin yükseltilmesi açısından gerekli olduğu anlaşılmaktadır.

Makro ve mikro çevrede sosyal bağlılık

Çevredeki akraba ve arkadaş sayısı sosyal ilişkilerin varlığı için objektif bir göstergedir ve çevrenin genişliği hakkında bilgi verir. Ayrıca arkadaşlık ve sosyal iletişim insan kaynağının (social capital) ve katılımın anahtarıdır. Toplumları bağlayan ikinci özellik iyi komşuluk ilişkileridir. Görüşmecilerin %71'i iyi komşularının olduğunu belirtmiştir. Komşuluk ilişkilerinin en yüksek düzeyde rapor edildiği bölgeler Adalar, Bağcılar ve Gaziosmanpaşa'dır. Görüşmecilerin %59'u çevresinde yaşayan insanları arkadaşça bulmaktadır.

Boş zamanların değerlendirilmesi

Rekreasyon alanları, sundukları rekreasyon olanaklarının niteliği ölçüsünde toplum genelinde zihinsel ve bedensel sağlığın korunmasını ve

iyileştirilmesini sağlayan unsurlardan biridir. Ayrıca, rekreasyon etkinliğinin sosyal boyutu kapsamında, kentin rekreasyon olanaklarını paylaşan bireyler arasındaki sosyal ilişkiler gelişir, toplumsal bütünleşmenin gerçekleşmesi sağlanır.

Araştırmada İstanbul'da park kullanımının oldukça düşük düzeyde olduğu saptanmıştır. Ataşehir, Beşiktaş-Etiler, Bağdat Caddesi Bölgesinde park kullanımı görece olarak yüksektir. Yakın çevrede park alanı bulunmayışının, kent halkının park kullanımını olumsuz yönde etkilediği anlaşılmıştır. İstanbul'un düzensiz gelişen bölgelerinde park alanı varlığı olmasına rağmen rekreasyon alanlarının kullanılmaması ve memnuniyetin düşük olması park alanı varlığıyla ilgili olduğu kadar parkların kaliteleriyle ilgili de sorunlar olduğunun göstergesi olmaktadır. Çocukların %52 oranındaki çoğunluğu, sokakta veya kaldırımında oynamaktadır. Çocuk parklarında çocukların ancak %14 oynamaktadır. Görüşmecilerin %63'ü çocukların oyun oynadığı yerlerden memnun olmadığını belirtmiştir.

Park kullanım oranının ve memnuniyet düzeyinin düşük olmasına rağmen, görüşmeciler parkların yaşam kalitesinin artırılmasında önemli rol oynadığını düşünmektedirler. Çocukların ve gençlerin güvenli oyun alanları, spor alanlarına olan ihtiyaçları ve tüm yaş gruplarının nitelikli park alanlarına olan ihtiyacının sağlanması İstanbul için öncelikli bir konudur. Yaşam kalitesinin en önemli göstergelerinden biri olan aktif yeşil alanların planlı bir şekilde ele alınması yaşam kalitesini artıracaktır.

Görüşmecilerin İstanbul'da çok sayıda kültürel faaliyet olduğu ve boş zamanları değerlendirmek üzere pek çok olanak olduğunu konusunda görüş bildirmelerine karşın kültürel faaliyetleri katılım oranlarının oldukça düşük olması ilgi çekicidir. Örneklemin %63 oranındaki çoğunluğunun son bir yıl içinde sinema veya tiyatroya gitmek, müzeleri, sergileri seyahat etmek gibi kültürel faaliyetlerden hiçbirine katılmadıkları görülmektedir. Beyoğlu, Bakırköy, Beşiktaş, Şişli ve Kadıköy ilçelerinde yoğunla-

şan kültürel tesislerin diğer ilçelerde de yaygınlaştırılması hedeflenmelidir. Bu durum 2010 yılında Avrupa Kültür Başkenti olarak seçilen İstanbul için önem arz etmektedir.

Rekreasyonel yürüyüş, fiziksel aktivite ve sağlık

Rekreasyonel yürüyüş ve gündelik amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilen yürüyüşler bireylerin günlük fiziksel aktivitesinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Bilimsel araştırmalar fiziksel aktivite ve sağlık arasındaki sebep sonuç ilişkisini ortaya koymaktadır. Ayrıca, düzenli fiziksel aktivite, kalp ve damar rahatsızlıkları, bağırsak kanseri, şeker hastalığı, tansiyon bozuklukları gibi çok sayıda kronik rahatsızlığın oluşma riskini de ortadan kaldırmaktadır. Bununla birlikte, düzenli ve dengeli beslenme ile düzenli aktivitenin kilo kaybını ve dolayısıyla toplum genelinde obezite oranlarının azalmasını sağladığı da bilinmektedir.

Gündelik yaşamın sürdüğü kentsel açık alanlarda en sık gerçekleştirilen orta yoğunluklu fiziksel aktivitelerden biri yürüyüştür. Bu bağlamda, yapılaşmış çevrenin planlama ve tasarım özelliklerinin yürüyüş aktivitesi üzerindeki etkilerinin anlaşılması ve toplumu yürüyüş yapmaya yönlendirici nitelikte politika ve stratejilerin geliştirilmesi toplum genelinde yaşam kalitesinin yükseltilmesi açısından önem taşımaktadır. Araştırmada rekreasyonel yürüyüş sürelerine dayanarak fiziksel aktivite düzeyleri belirlenmiş ve haftada 150 dakika rekreasyonel yürüyüş süresi temel alınmıştır. Örneklemin %42'si fiziksel aktivite sınırı altındadır, yani haftada 150 dakikadan az bir süre yürüyüş yapmaktadır. Rekreasyon amaçlı olarak en fazla yürüyüş yapan kişiler Beşiktaş-Etiler, Adalar, Kadıköy'ün Bağdat Caddesi kesimi, Bakırköy-Yeşilköy ve Ataköy bölgesinde oturanlardır.

Algısal olarak ölçülen sağlık sorunlarının yaşam kalitesine etkisine göre ortalama fiziksel sağlık indeks değerleri ailede sağlık sorunları arttıkça görüşmecinin yaşam kalitesinin önemli derecede etkilendiğini ortaya koymaktadır.

Görüşmecilerin kişisel sağlık durumuna ilişkin olarak hesaplanan Vücut Kütle İndeksine (BMI) göre İstanbul genelinde nüfusun %13 lük bir kısmının obez sınırını aştığı görülmektedir. Günümüzün en popüler ve araştırılan konulardan biri olan sağlık ve fiziksel mekân ilişkisi açısından bir değerlendirme yapıldığında kentsel alanlar içinde yürüyüş yapılabilecek kamusal yeşil alanların oluşturulması aynı zamanda insan sağlığı ile yakından ilişkili olduğu görülmektedir.

Kentsel değerlendirme ve çevre koruma

Görüşmeciler yaşadıkları çevreleri pek çok yönden olumlu olarak değerlendirmelerine karşın İstanbul'u önemli çevresel sorunları olan bir kent olarak algılamaktadırlar. Araştırma sonuçlarına göre İstanbul'un doğal değerleri korunuyor, İstanbul'un tarihi değerleri korunuyor, İstanbul yeşil bir kent sayılır, İstanbul çevre sorunlarını çözmüş bir kenttir, İstanbul güvenli bir şehirdir önermeleri görece olarak düşük düzeyde onay alırken, İstanbul etkin bir kamu ulaşımına sahiptir, İstanbul'da boş zamanları değerlendirmek için çok sayıda olanak var, İstanbul'da çok sayıda kültürel faaliyet var, Beyoğlu, İstanbul Boğazı ve sahil parkları kentte yaşam kalitesini artıran bölgelerdir, İstanbul daha yaşanabilir bir yer olursa kentin ekonomisi de güçlenir önermeleri görece olarak daha yüksek düzeyde onay almıştır. Bu sonuçlar bir ölçüde daha önce çeşitli konulardaki değerlendirmelerle kısmen paralellik kısmen de farklılık göstermektedir. Örneğin hem yerel hem de kentsel düzeyde kamu ulaşımı etkin olarak değerlendirilirken, güvenlik yerel ölçekte kentsel ölçekte olduğundan daha olumlu olarak değerlendirilmektedir.

Boş zamanları değerlendirme faaliyetleri ve kültürel faaliyetlerin arzı konusunda olumlu düşünen İstanbul halkının bu faaliyetlere katılımının sınırlı olması da düşündürücüdür. Bu tür faaliyetlere katılımın artması kamu ulaşımının etkin bulunduğu bir şehirde açıktır ki teşvik edici başka politikaların geliştirilmesine ihtiyaç göstermektedir. Görüşmeciler tarafından Beyoğlu, İstanbul Boğazı ve Sahil Parkları kentin yaşam kalitesini artıran önemli unsurlar olarak değerlendirilmektedir. Her iki yakada oturan İstanbul-

lular tarafından önemi vurgulanan Beyoğlu ve İstanbul Boğazı İstanbulluların son bir yılda en fazla ziyaret ettikleri bölgeler arasında yer almaktadır Kentin kimliğini oluşturan bu alanların korunmasının kentin yaşam kalitesini artırmada önemi vardır.

İstanbul’u uygulanan koruma politikaları açısından zayıf olarak değerlendiren görüşmeciler İstanbul’un çeşitli sorunlarını çözememiş, kültürel ve doğal değerlerine sahip çıkamamış bir kent olduğunu konusunda neredeyse hemfikirdir.

Bu sonucun koruma amacıyla gerçekleşecek planlama yaklaşımlarının halkın katılımı ile gerçekleşmesinin mümkün olacağı konusunda bir ipucu olarak değerlendirilmesi doğru olacaktır. Örneklem genelinde, İstanbul genelinde yaşam kalitesinin değerlendirilmesi için elde edilen ortalama değer 5 üzerinden 3 olarak saptanmıştır.

Genel değerlendirme ve sonuç

Konut politikaları açısından bir değerlendirme yapıldığında aile büyüklüğünde azalma, 1-2 kişilik ailelerin yüzde oranında artma görülmesi küçük konut arzında talep yaratacağı söylenebilir. Küçük konut talebinin yenilenme sürecinde olan kent merkezinde yoğunlaşması beklenmelidir.

Gelir ve konut ilişkisi açısından bir değerlendirme yapacak olursak kira ve konut giderlerinin ve konutun satın alınabilirliğinin hane gelinine oranı gelişmiş ülkelerdeki duruma göre çok yüksek değerler göstermektedir. Bir başka deyişle ortalama hane geliri 1000 YTL gibi düşük bir değer olan bir kentte hem kiracılar için hem de ev satın alacaklar için elde edilebilir konuların üretimi için politikalar geliştirilmesi öncelikli olmalıdır.

Konutlarından taşınmayı düşünenlerin tercihleri kent dışında yüksek katlı toplu konut alanları yönünde değildir. Buna karşılık kentin merkezi alanlarında orta yoğunluktaki konut yerleşmeleri tercih edilmektedir.

Genelde kentin planlı gelişmiş orta yoğunluklu bölgelerinde hem konut hem de makro ve mikro konut çevresinden memnuniyet düzeyi görece olarak yüksektir. İstanbul’da memnuniyet düzeyi en düşük çevrelerin Bağcılar, Kâğıthane ve Kartal-Pendik’in E5 kesiminin kuzeyinde yer alan bölge olduğu görülmektedir. Bu bölgeler için ivedilikle yaşam kalitesini artıracak projeler ele alınmalıdır.

İstanbul’da kamu ulaşımı hem etkin bulunmuş- tur hem de etkin kullanılmaktadır. Kentin kompakt yapısının korunması, kamu ulaşımının raylı sistemlerle de desteklenerek daha da etkin kılınması, arazi kullanımı açısından konut ve ticaretin birlikteliğinin korunması araba sahipliğinin caydırıcı olması kentin ulaşım politikalarına girdi olmalıdır.

Kent genelinde parklar ve kültürel donatılar kullanılmamaktadır. Bunun sebeplerinden biri yeterli donatım olmayışı olduğu kadar mevcut donatımların kalite düzeyinin düşük olması da olabilir. Özellikle kültürel faaliyetlerin yaygın olması kentsel kalitenin yükselmesinde çok yararlı olacaktır. Yeşil alanlar, yürüyüş alanlarının da insan sağlığı açısından önemi büyüktür. Parkların yaygın olarak oluşturulmasının ve kullanımı için teşvik edici politikaların geliştirilmesinin kentsel yaşam kalitesini artıracığı açıktır.

Kaynaklar

- Bölen, F., Türkoğlu, H.D., Ergun, N., Yirmibeşoğlu F., Kundak, S., Terzi, F. ve Kaya, S. 2006, İstanbul’da konut alanlarında fiziksel çevre kalitesi analizi, IMP Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu Raporu, Cilt I, İstanbul
- Campbell, A., P. E. Converse, and W. L. Rodgers. 1976. *The quality of American life: Perceptions, evaluations, and satisfactions*. New York: Russell Sage Foundation
- Connerly and R. W. Marans. 1988. Neighborhood quality: A description and analysis of indicators. In Hutteman, E. and W. van Vliet (Eds.) *The U. S. Handbook on Housing and the Built Environment*. Westwood, CO.: Greenwood Press.
- Lee, T. and R. W. Marans. 1980. Objective and subjective indicators: Scale discordance on interrelationships. 6:47-64, *Social Indicators Research*.

- Marans, R. W. and W. L. Rodgers. 1975. Toward an understanding of community satisfaction in Hawley, A. and V. Rock (Eds.) *Metropolitan America in Contemporary Perspective*. New York: Halsted Press.
- Marans, R.W. (2003) Modelling residential quality using subjective and objective indicators: opportunities through quality of life studies, Paper presented IAPS Methodologies in Housing Research Conference, Stocholm, Sweden.
- Marans, R.W., Gocmen, A. (2005) *Assessing the quality of community life in Metro Detroit: DAS and GIS*. Seminar 10 February 2005. University of Michigan University of Michigan
- Stimson, R. Western, J. McCrea, R., Chhetri, P. 2007, Changes in subjective quality of life over time in the Brisbane-South East Queensland Region, Australia, ERSA Conference, Paris
- Turkoglu, H. D., Bölen F., Baran K. P and Marans, R.W., 2006, İstanbul'da konut alanlarında yaşam kalitesinin ölçülmesi, IMP Konut ve Yaşam Kalitesi Grubu Raporu Cilt II, İstanbul.